



Cuestión 4 del

Orden del día: Análisis del nivel de vigilancia de la seguridad operacional alcanzado en la Región SAM

c) Análisis de las actividades que están siendo desarrolladas por el Grupo Regional de Seguridad Operacional – Panamericano (RASG-PA)

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta a la Duodécima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/12) las actividades que están siendo desarrolladas por el Grupo Regional de Seguridad Operacional – Panamericano (RASG-PA).	
Referencias:	
- Informes de la 1ª a la 9ª reunión del Comité Directivo Ejecutivo (ESC) del RASG-PA.	
Objetivo Estratégico de la OACI:	<i>A – Seguridad operacional</i>

1. Antecedentes

1.1 El RASG-PA se estableció en noviembre de 2008, como punto focal para asegurar la armonización y coordinación de los esfuerzos de seguridad operacional dirigidos a reducir los riesgos de la aviación en las Regiones de Norteamérica, Centroamérica, el Caribe (NAM/CAR) y Sudamérica (SAM) y promover, por parte de todos los interesados, la implantación de las iniciativas de seguridad operacional resultantes.

1.2 Durante la Primera Reunión del Grupo Regional de Seguridad Operacional – Panamericano (RASG-PA) que se llevó a cabo en Puntarenas, Costa Rica, del 12 al 14 de noviembre de 2008, se establecieron los siguientes términos de referencia para el cumplimiento de sus actividades:

A corto plazo

1.2.1 Desarrollar e implantar un programa de trabajo para continuar con la implantación del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y la Hoja de Ruta para la Seguridad de la Aviación (GASR) en la región, a fin de asegurar la implantación de los planes de acción resultantes.

A largo plazo

1.2.2 Utilizando el marco proporcionado por el GASP y el GASR, apoyar el establecimiento y operación de un sistema para la seguridad operacional basada en la performance para la región panamericana, a través de:

- a) El aseguramiento que todas las actividades regionales y subregionales sobre seguridad operacional son coordinados apropiadamente para evitar duplicidad de esfuerzos;
- b) La facilitación el intercambio de información y experiencia sobre seguridad operacional entre todos los interesados en la región;
- c) El análisis de los riesgos a la aviación civil a nivel regional, el desarrollo de planes de acción necesarios para mitigar los riesgos y la coordinación y apoyo en su implantación, en áreas de la región donde no exista tal sistema de seguridad operacional basado en la performance; y
- d) Efectuar actividades de seguimiento, según se requiera.

1.2.3 Proporcionar retroalimentación a la OACI y al ISSG para mejorar y asegurar en forma continua un marco mundial actualizado sobre la seguridad operacional (Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación y la Hoja de Ruta para la Seguridad de la Aviación).

1.3 El RASG-PA puede ser entendido como un proceso de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) a nivel panamericano, donde se procesa información de seguridad operacional (reactiva, proactiva y predictiva) que se consolida en un Informe Anual de Seguridad Operacional, este informe establece de forma consensuada entre los distintos actores de la aviación los principales riesgos a la seguridad operacional. Luego, un equipo de especialistas determina las acciones de mitigación necesarias y hace el seguimiento a la implementación de las mismas. En este contexto, las barreras de mitigación pueden ser:

- a) las reglamentaciones y procedimientos;
- b) la instrucción; y
- c) la tecnología.

1.4 Dentro el marco de las iniciativas de la OACI para la implantación del GASP y GASR, tanto el GASP como la GASR contienen lineamientos muy claros para fortalecer y trabajar con las Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO), tales como el SRVSOP, ACSA y CASSOS.

2. **Actividades del RASG-PA**

2.1 Para apoyar la elaboración, implementación y priorización de iniciativas de seguridad operacional, el RASG-PA ha establecido grupos de trabajo. Estos grupos de trabajo operan en coordinación y bajo la guía del Comité Directivo Ejecutivo (ESC). Los Grupos de trabajo cumplen sus tareas elaborando estrategias para mitigar los problemas de seguridad operacional. Estas estrategias para mitigar se enfocan en el GASP y en las correspondientes iniciativas mundiales de la seguridad operacional. Las mitigaciones operacionales se basan en la recopilación y procesamiento de datos e información de seguridad operacional.

2.2 Los grupos de trabajo que el RASG-PA ha establecido hasta la fecha son:

- a) el Equipo de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RAST-PA);
- b) el Equipo de instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT); y
- c) el Equipo a cargo del Informe de Seguridad Operacional de la Aviación (ASRT).

2.3 La información procesada por el RASG-PA ha determinado que las categorías de accidentes más comunes en nuestra región corresponden a:

- a) salida de pista (RE);
- b) impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT); y
- c) pérdida de control en vuelo (LOC-I).

2.4 En el **Apéndice A** de esta nota de estudio se presenta un resumen de las actividades que el RASG-PA está llevando a cabo desde su creación.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Duodécima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RACC/12) a tomar nota y comentar sobre las actividades que están siendo desarrolladas por el RASG-PA.

- - - - -

APÉNDICE A

PRINCIPALES ACTIVIDADES DEL RASG-PA

GSI 3: Notificación eficiente de errores e incidentes:

1.2.1 Los esfuerzos del RASG-PA se encaminaron a desarrollar un modelo de enmienda de la legislación aeronáutica para proteger las fuentes de información sobre errores en incidentes, como un elemento necesario para el efectivo funcionamiento de los Sistemas SMS y SSP. Los Estados deberán preparar un plan de implementación e informar periódicamente a la OACI sobre sus avances en esta materia.

GSI 4: Apoyo para crear un equipo de respuesta regional sobre accidentes/incidentes.

1.2.2 RASG-PA está apoyando un esfuerzo en la región centroamericana de un plan piloto para evaluar, desarrollar e implementar una Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes serios de Aviación de Centro América. El nombre tentativo es Comisión de Investigación y Prevención de Accidentes (CIPA). Las actividades actuales del CIPA incluyen el desarrollo de reglamentación regional basada en el Anexo 13 y en el SMS. También están desarrollando un programa de instrucción regional para investigadores de accidentes/incidentes; desarrollo e implantación de bases de datos con respecto a la prevención e investigación de accidentes e incidentes; y desarrollo de manuales, procedimientos y listas de verificación regionales para el equipo de respuesta.

GSI 7: Uso consecuente del SMS

1.2.3 El RASG-PA convino en la necesidad que se elaboren normas aeronáuticas para los proveedores de servicio que estén de acuerdo con el marco de trabajo del SMS recientemente aprobado en los Anexos 1, 6, 8, 11 y 14. El plan piloto de implementación de SMS en OMA's del SRVSOP ha recibido gran visibilidad por parte del RASG-PA como parte de los esfuerzos regionales para lograr un uso consecuente del SMS.

1.2.4 También como parte de esta iniciativa, el SRVSOP se encuentra traduciendo al inglés los LAR 21, 38 y 43 de aeronavegabilidad; 119, 121 y 135 de operaciones y 61, 63 y 65 de licencias al personal, como una forma de apoyar a otros Estados en los esfuerzos de armonización e incorporación de los requisitos del SMS para lograr un uso consecuente del mismo.

GSI 10: Estrategias sobre seguridad operacional con la industria

1.2.5 Para coordinar estrategias sobre la seguridad operacional, buscando lograr un alineamiento y minimizar la duplicidad, el RASG-PA ha llevado a cabo las siguientes reuniones:

- a) 10 reuniones del Comité Directivo Ejecutivo (ESC);
- b) 06 reuniones del Equipo de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RAST-PA); y
- c) 03 reuniones anuales del Grupo Regional de Seguridad Operacional – Panamericano (RASG-PA)

1.2.6 Las siguientes reuniones se llevarán a cabo en Miami, Estados Unidos del 17 al 21 de octubre de 2011: RASG-PA/ESC/11, RAST-PA/7 y RASG-PA/4.

GSI 12: Uso eficaz de la tecnología para acrecentar la seguridad operacional

1.2.7 Bajo este GSI, el RASG-PA ha desarrollado el Primer informe anual sobre seguridad operacional donde organizaciones como OACI, IATA, Boeing, ALTA y CAST concuerdan sobre las principales categorías de accidentes aéreos en la región para luego definir estrategias de mitigación, tanto en capacitación como en incorporación de tecnología. Las principales categorías de accidentes que han sido observados en la región son: Excursiones de pista (RE), pérdida de control en vuelo (LOC-I) e impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT). Al respecto, el RASGPA se encuentra produciendo los planes de implementación detallados (DIPs) para mitigar los efectos de estas categorías de accidentes.

1.2.8 De igual forma, ACSA, Airbus, un explotador de Latinoamérica y la DGAC de Costa Rica están implementando un proyecto piloto para el intercambio de datos del programa FOQA entre el dicho explotador y la autoridad aeronáutica.